



FYLKESRÅDSSAK

Sak 176/15

Løpenr.: 32886/15
Saknr.: 13/4090-21
Ark.nr.: K20SAKSARKIV
Dato: 08.09.2015

Til: Fylkesrådet
Fra: Fylkesråd for samferdsel og miljø

HØRING - FORSKRIFT OM ENERGI- OG MILJØKRAV VED KJØP AV KJØRETØY TIL VEITRANSPORT

Innstilling:

⋮

1. Troms fylkeskommune ser positivt på at det settes tydelige og forutsigbare miljøkrav som gjelder for hele landet. Slike krav kan gi grunnlag for god konkurranse, og stimulere utviklingen av markedet for rene og energieffektive kjøretøy. Kravene til personbiler henger godt sammen med målene som er satt i klimaforliket og andre europeiske direktiver. Det er positivt at direktivet setter krav til energiforbruk, utslippsmål for ulike typer avgasser og partikler, og livssyklusanalyser
2. For å sikre at det skjer en rask og effektiv overgang til mer energieffektive og rene tyngre kjøretøy er det viktig å sette ambisiøse miljøkrav til disse. Fylkesrådet er opptatt av en overgang til mer miljøvennlig materiell for kollektivtransport. To økonomiske forutsetninger må være på plass:
 - Forutsigbare statlige støtte ordninger må opprettes for prøveprosjekt og utvikling.
 - For at fylkeskommunene skal utvikle en regional politikk og gå mot et lavutslipps/nullutslipps kollektivtransporttilbud, må det skje gjennom en opptrapping av de statlige overføringene.
3. Troms fylkeskommune mener det er problematisk å sette miljøkrav til alle typer offentlig transport utenom pasient- og TT-transport. Dette kan føre til en uheldig vridning av konkurransen, og redusere mulighetene for optimal utnyttelse av kjøretøyene. Konsekvensene av denne delen av direktivet bør utredes bedre.

⋮

⋮

Saksutredning:

Sammendrag/Bakgrunn for saken

Samferdselsdepartementet har sendt på høring forslag til både lovendringer og ny forskrift i forbindelse med at regjeringen foreslår å innføre i norsk rett et EU-direktiv om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy i veitransporten. Formålet med direktivet er å stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøy.

Ved EØS-komiteens beslutning 4. oktober 2013 ble Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/33/EF av 23. april 2009 om fremme av renere og mer energieffektive kjøretøy til veitransport innlemmet i EØS-avtalen. Samferdselsdepartementet ønsker nå å implementere den i norsk rett ved en ny forskrift som hjemles i både anskaffelsesloven og yrkestransportloven. Høringsfrist er satt til 1. oktober 2015.

Fakta

Formålet med direktivet er å stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøy, gjennom å få en økt etterspørsel etter denne typen kjøretøy i det offentlige. Forskriften vil gjelde både direkteanskaffelser av kjøretøy (eksempelvis kommunale hjemmetjenestebiler), operatørers og underleverandørers anskaffelser (eksempelvis fylkeskommunal kollektivtransport), og i forbindelse med løyver (eksempelvis drosjer og turbusser). Leasing likestilles med kjøp, og forskriften vil gjelde både nye og brukte kjøretøy.

Departementet legger opp til at det i norsk rett stilles eksplisitte miljøkrav som går ut over minstekravet i direktivet. Dette skal sikre forutsigbarhet og lik praktisering mellom aktører. Det kan gis dispensasjon i enkelttilfeller, og det innføres terskelverdier slik at kjøp av kjøretøy med lav verdi unntas. I praksis vil trolig innkjøp av enkeltdrosjer og kjøp av færre enn 3 kommunale biler være unntatt. Departementet foreslår å holde pasienttransport og TT-transport utenfor forskriften.

EU-direktivet gir ulike alternativer for kravspesifikasjoner i offentlige anbud, men krever at de skal inneholde energiforbruk, krav for ulike typer avgasser og partikler samt livssyklusanalyser. Samferdselsdepartementet foreslår at de ulike alternativene i Norge forenkles til konkrete miljøkrav for ulike kjøretøygrupper, der gram CO₂/km har størst betydning. For tunge kjøretøy sammenfaller kravene med allerede obligatoriske utslippskrav. For personbiler strammes det inn til 85 g CO₂/km. Det er kun biler som bruker fornybare drivstoff, eller hybridbiler, som i dag har så lave utslipp (<http://www.ofvas.no/co2-utslippet-b-i-l/category635.html>). For varebiler og minibusser er det foreslått noe høyere utslippsgrenser, fordi det i dette segmentet i mindre grad finnes tilgjengelige lavutslippsalternativer. I dagens lov om offentlige anskaffelser ligger det allerede krav om at det skal tas hensyn til livssyklus kostnader og miljømessige konsekvenser, så den delen av forskriften vil trolig ha mindre konsekvenser.

Direktoratet vurderer at innføring av dette direktivet vil ha små økonomiske konsekvenser. Det kan gi noe høyere innkjøpskostnad, men lavere driftsutgifter kan over tid gi et positivt totalregnskap. **Departementet foreslår derfor ingen økte kompensasjoner til kommunene eller fylkeskommunene.**

Tidligere var det mulig å søke støtte til prosjekter for å legge til rette for og kjøpe inn mer energieffektive kjøretøy fra statlige organet «Transnova». Troms fylkeskommune har dratt nytte av støtte fra Transnova til flere prosjekter, blant annet biogass- og bioetanolprosjektene. Transnova hadde imidlertid et svært begrenset budsjett, og Stortinget vedtok derfor i 2014 å samle både byggsektoren og transportsektoren hos Enova, som forvalter et fond på omkring 45 mrd. Enova har fått sterk kritikk fra transportbransjen og ulike fylkeskommuner for å ikke

utføre sitt nye mandat. Svært få transportrelaterte prosjekter er innvilget støtte i 2015, og alle utbygginger av hurtigladere og hydrogenfyllestasjoner er satt på vent.

Fylkesrådets vurderinger

Troms fylkeskommune har gjennom flere prosjekter og gjennom innkjøp av hybridbusser lagt til rette for utslippsreduksjon fra kjøretøy. Andre fylker har tatt grep som både for egne kjøretøy og ved tilrettelegging for andre aktører bidrar til betydelige utslippsreduksjoner.

Fylkesråd for samferdsel og miljø ser positivt på at det settes tydelige og forutsigbare miljøkrav som gjelder for hele landet. Slike krav kan gi grunnlag for god konkurranse, og stimulere utviklingen av markedet for rene og energieffektive kjøretøy. Kravene til personbiler henger godt sammen med målene som er satt i klimaforliket og andre europeiske direktiver. Med tanke på alt det gode arbeidet som blir gjort regionalt og lokalt for tyngre kjøretøyer er fylkesråden imidlertid kritisk til at man ikke har høyere ambisjoner enn å fortsette med dagens krav.

Departementet mener direktivet vil ha små økonomiske konsekvenser. Hvis man stiller så begrensede krav som det her er lagt opp til, så kan nok det være riktig. Men om man ønsker å få en reell reduksjon i utslippene fra kjøretøy i veitrafikken, og på sikt få en fossilfri kjøretøyflåte, vil det være nødvendig å følge det arbeidet fylkeskommunene har startet, og stille strengere miljøkrav. Dette vil gi høyere kostnader, særlig i innkjøpsfasen, men vil på en helt annen måte stimulere markedet for rene og energieffektive kjøretøy.

En av hovedutfordringer med innføring av renere og mer energieffektive kjøretøyer, er at selv om merkostnaden kan være betraktelig høyere enn for tradisjonelle kjøretøyer, er det utfordrende å få statlig hjelp til å dekke de økte utgiftene. Transnova ga noen muligheter til prosjektbasert støtte, men dette ser ikke til å være like enkelt når Enova skal administrere støtteordningene.

Enova har i dag rettighetsbaserte støtteordninger for privathusholdninger, knyttet til blant annet utbygging av solenergianlegg. Støttesummen er forutsigbar, og søknadsprosessen er svært enkel og effektiv. Fra transportbransjens side har det vært foreslått en lignende type støtteordning, der man allerede mens man planlegger kjøp av kjøretøyet kan vite hvor mye man vil få i støtte. Det kan settes opp faste summer for ulike typer fossilfrie drivstofftyper, eller 50 % av dokumentert merkostnad sammenlignet med et konvensjonelt kjøretøy. I tillegg må det settes forutsigbare rammer for støtte til utbygging av den nødvendige infrastrukturen. Fylkesråden mener dette vil være en effektiv måte å få en stor omlegging til mer energieffektive og rene kjøretøyer.

Fylkesråden mener det er problematisk å sette miljøkrav til alle typer offentlig transport utenom pasient- og TT-transport. Drosjenæringen er en viktig aktør for denne typen bestillingstransport, og å stille ulike krav til ulike deler av offentlig transport kan føre til en vridning av konkurransen, eller hindre at bilene blir utnyttet optimalt. Man kan tenke seg en anbudssituasjon der et drosjeselskap har kjøpt inn dyrere biler på grunn av løyvekravene, mens konkurrenten kan levere anbud med billige gamle dieseler. Ulike krav til ulike deler av offentlig transport gir dessuten lite forutsigbarhet i markedet. Fragmenterte ansvar og korte anbudsperioder vanskeliggjør miljøvennlige innkjøp ytterligere. Fylkesråden mener konsekvensene av denne delen av direktivet bør utredes bedre.

Ivar B. Prestbakmo
fylkesråd for samferdsel og miljø

Vedlegg:

Høringsforespørsel fra samferdselsdepartementet

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/horing---implementering-av-europaparlaments--og-radsdirektiv-200933ef-av-23.-april-2009-om-fremme-av-rene-og-energieffektive-veigaende-motorvogner/id2426319/>

...